

**Señores**

**Magistrados Tribunal Contencioso Administrativo del Magdalena (reparto)**

La Ciudad.

**Ref: Acción de grupo.**

**ACCIONANTES; Narciso Antonio Tamara Patiño, Lizbeth Guerra Salcedo, Vicente Martínez Pianeta, Alfonso Antonio Ebrat Mancilla y otros.**

**ACCIONADOS; Nación – Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Anla, Nación – Ministerio de transporte agencia Nacional de Infraestructura, Corpamag y otros.**

---

**Respetados señores:**

**RAFAEL SEGUNDO TOVAR CASTILLO**, abogado titulado, identificado con cedula de ciudadanía numero 2.929.409 de Bogotá, con tarjeta profesional 5379 del C.S.de J, considerando que;

el artículo 2º de la ley 99 de 1993, dispone en uno de sus apartes; “El Ministerio del Medio Ambiente formulará, junto con el Presidente de la República y **garantizando la participación de la comunidad**, la política nacional ambiental y de recursos naturales renovables, de manera que se garantice el derecho de todas las personas a gozar de un medio ambiente sano y se proteja el patrimonio natural y la soberanía de la Nación”.

.- El desarrollo sostenible es entendido a la luz de lo establecido en el artículo 3º de la ley 99 de 1993, como aquel que debe conducir al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de la vida y al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, **ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades.**

**SOBRE EL DAÑO AMBIENTAL EXPRESA EL MSC. MARIO PEÑA CHACÓN..-**

*Daño ambiental es toda acción, omisión, comportamiento u acto ejercido por un sujeto físico o jurídico, público o privado, que altere, menoscabe, trastorne, disminuya o ponga en peligro inminente y significativo, algún elemento constitutivo del concepto ambiente, rompiéndose con ello el equilibrio propio y natural de los ecosistemas.*

*Si bien el daño ambiental puede ser producido de manera casual, fortuita o accidental, por parte de la misma naturaleza, **el daño jurídicamente regulable es aquel que es generado por una acción u omisión humana que llega a degradar o contaminar de manera significativa y relevante el medio ambiente.***

***Esa conducta humana, activa u omisiva, puede ser voluntaria o involuntaria, dolosa o culposa, lícita o ilícita. A la vez puede ser realizada por el sujeto actuando por sí, o por encargo de otro, ya sea persona física o jurídica, pública o privada.***

***El hecho dañoso puede ser individual o colectivo, tanto desde un punto de vista del sujeto o sujetos activos que lo producen, como por parte del o los sujetos pasivos que sufren las consecuencias del mismo. De esta manera, el daño ambiental puede ser generado por un único sujeto, (físico o jurídico) o bien, por una pluralidad de agentes, siendo por lo general de difícil determinación el grado de responsabilidad de cada uno de ellos.***

*A la vez, el daño ambiental además de afectar el equilibrio propio de los ecosistemas, la biodiversidad, y la salud en general, en muchas ocasiones perjudica los derechos subjetivos e intereses legítimos de una pluralidad de sujetos, los cuales pueden ser de fácil o difícil individualización, dependiendo del tipo y gravedad del daño acontecido, siendo en la mayoría de los casos la comunidad como un todo la afectada, asistiéndole a todos y cada uno de los sujetos que la conforman, legitimación activa para actuar en su defensa y tutela, al verse vulnerarse un interés de naturaleza difusa.*

***La conducta dañosa del medio ambiente puede provenir tanto de sujetos particulares o privados, como del Estado y sus instituciones, entendiéndose por esta tanto la administración centralizada como la descentralizada. La conducta dañosa del Estado puede ser activa u omisiva; de manera activa cuando por medio de sus funcionarios o servidores, obrando lícita o ilícitamente, en cumplimiento o no de planes debidamente aprobados, causa daño al equilibrio ambiental; y omisiva, cuando, por medio de sus instituciones y funcionarios omite controlar, vigilar, monitorear y sancionar las actividades de los particulares que degradan o contaminan los elementos constitutivos del ambiente.***

***El daño ambiental puede recaer sobre bienes ambientales de naturaleza pública o privada. Lo anterior no obsta para que al mismo tiempo se vean afectados derechos subjetivos e intereses legítimos como los son la vida o salud de los habitantes y sus respectivos derechos de carácter patrimonial.***

***La conducta degradante o contaminante del ambiente puede ser tanto lícita como ilícita. La licitud o ilicitud depende de su conformidad o no con el ordenamiento jurídico. Se considera lícita, la conducta activa u omisiva, que se encuentra en concordancia con el bloque de legalidad imperante, y por tanto, cuenta con el aval o permiso de las autoridades correspondientes, pero que a pesar de ello, es generadora de daños, aún cuando no se sobrepasan los límites establecido por la normativa administrativa o por la autorización. Por otro lado, se considera ilícita aquella actuación que violente el ordenamiento, y por tanto, no cuente con los permisos de rigor otorgados por las autoridades administrativas o judiciales, o bien, sobrepase los estándares mínimos de tolerabilidad.***

*La incertidumbre es inherente a los problemas ambientales. Los efectos sobre la salud y el medio ambiente causado por las alteraciones realizadas por el ser humano son generalmente desconocidos y en algunas ocasiones difíciles o imposibles de conocer. Es aquí donde encuentra asidero el principio precautorio propio del derecho ambiental, contenido en múltiples instrumentos internacionales, y por medio del cual se establece como regla que cuando exista peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del ambiente.*

*De esta forma, se rompe con una de los elementos característicos del derecho de daños, por el cual, éste debe ser siempre cierto, efectivo, determinable, evaluable, individualizable y no puramente eventual o hipotético, pues, tratándose del daño ambiental, es necesario únicamente su probabilidad futura para determinar su existencia y tomar las medidas necesarias con el fin de impedir sus efectos nocivos.*

*Tal y como lo expone el maestro Cafferatta, la agresión medioambiental puede ser desparramada, difusa, cambiante, traslaticia, nómada, itinerante, difícilmente contenible, viajera, mutante, desconcertante, sin límites geográficos, temporales, ni personales, potencialmente expansiva, multiplicadora, en ocasiones con efectos retardatorio, progresivo, acumulativo, sinérgico, invisible, silencioso, mortal o altamente riesgoso, explosivo o tóxico, degradante, capaz de provocar en su camino o desarrollo múltiples daños, supraindividuales y/o individuales, de afectación patrimonial o extrapatrimonial en derechos de la salud o en derechos personalísimos y/o coparticipados, insignificantes o pequeños hasta verdaderos desastres o estragos de efectos impredecibles.*

*El daño ambiental es difuso, no solo por la dificultad que entraña identificar a los agentes que lo causan, sino también, por la determinación de los sujetos que se encuentran legitimados para entablar acciones judiciales o administrativas ante los órganos competentes, así como aquellos a los que puede alcanzar una posible indemnización*

*Por otro parte, el daño ambiental puede llegar a ser expansivo en el tanto su hecho generador crea efectos de tipo negativo, y en ocasiones estos llegan a convertirse en nuevas causas generadoras de otro tipo de daños, ocasionándose por tanto, una cadena que a la postre, podría llegar a ser interminable, afectando de esta forma una multiplicidad de recursos. Es así como los elementos que producen molestias pueden ser difusos y lentos, sumarse y acumularse entre sí y son susceptibles de producir efectos a grandes distancias. La concurrencia de varios agentes contaminantes, en muchas ocasiones hace difícil la apreciación de la relación de causalidad en los términos tradicionales del concepto.*

*El daño ambiental puede ser también concentrado o diseminado, siendo el primero aquel tipo de daño cuya fuente es fácilmente identificable derivado de un suceso discreto o continuo, mientras que el daño diseminado o difuso, se presenta cuando existe una multiplicidad de fuentes productoras del daño, esparcidas territorialmente, siendo su identificación e individualización de gran dificultad.*

*Desde un punto de vista temporal el daño ambiental se podría catalogar como de continuado, permanente o bien progresivo. El daño continuado es aquel que es producto de un proceso dilatado en tiempo, y por lo tanto su desarrollo no es consecuencia de una única acción localizable en el tiempo, sino que es obra de un conjunto o sucesión de actos, de un mismo o varios autores, en épocas diversas. Si los efectos del daño ambiental continúan en el tiempo, estaríamos en presencia de un daño permanente. Por su parte, daño progresivo es aquel que es producto de una serie de actos sucesivos, cuya conjugación provoca un daño mayor que la suma de cada uno de los daños individualmente generados por cada acto lesivo; es lo que los científicos denominan procesos de saturación.*

De manera respetuosa, en uso de lo dispuesto en los artículos **48(parágrafo), 50 y subsiguientes** de la ley **472 de 1998**, en los artículos **1, 2, 4, 25, 29, 88, 90, 209 y 229** de la **C.N**, en los artículos **145, 152 y 164-h** de la ley **1437 de 2011**, en lo dispuesto en la ley **99 de 1993**, Mediante el presente escrito, Me permito presentar ante usted **ACCIÓN DE GRUPO EN NOMBRE de;**



#	CIUDAD y BARRIO	NOMBRES Y APELLIDOS	CEDULA
	<b>SANTA MARTA</b>		
1	<b>LA PAZ Comuna 8</b>	Narciso Antonio Tamara Patiño	12.544.603
2	<b>OLAYA HERRERA Comuna 3</b>	Vicente Martínez Pianeta	12.560.564
3	<b>VILLA TABLA Comuna 3</b>	Manuel Niebles Caballero	12.534.986
4	Villa tabla	Alcides Alberto Miranda Rojas	12.541.333
5	Villa tabla	Dubys Patricia Hernandez de Miranda	36.695.436
6	Villa tabla	Jesus Alberto Pacheco Guerra	12.554.563
7	Villa tabla	Javier Antonio Vargas Brigante	4.979.545
8	Villa tabla	Ana Isabel Hernández de Miranda	36.533.767
9	Villa tabla	Rosmary Vargas Brigante	57.429.554
10	Villa tabla	Adelaida Esther Rivas Ospino	57.445.601
11	Villa tabla	Cristóbal Alberto Cantillo Rebolledo	85.458.519
12	Villa tabla	Alexander Reyes Marchena	1.044.212.484
13	Villa tabla	Carlos Alberto Vargas Márquez	4.976.901
14	Villa tabla	Margarita Brigante de Vargas	26.664.506
15	Villa tabla	Jerson David Manjarrez Silvera	1.082.894.370
16	Villa tabla	Juana de Dios Rebolledo Vioria	26.665.532
17	Villa tabla	Karen Daletza Navarro Navarro	1.082.922.250
18	<b>VILLA TABLA comuna 3</b>	Alberto Luis Rebolledo Peña	12.535.933
19	Villa tabla	José Ramón Manjarrez Rebolledo	12.559.386
20	Villa tabla	Isabel Silvera González	57.445.564
21	Villa tabla	Wilfrido José Daza Machado	12.526.938
22	Villa tabla	Sixta Tulia Rebolledo Peña	36.529.987
23	Villa tabla	Elena Raquel Rumbo Aguirre	57.428.441
24	Villa tabla	Fredis Alfonso Cantillo Gómez	1.082.973.907
25	Villa tabla	Yamile de Jesús Navarro Castro	36.719.595
26	Villa tabla	Dennys Antonio Cantillo Rebolledo	85.463.527
27	Villa tabla	Miguel Gutiérrez Manjarrez	1.004.372.741
28	Villa tabla	Ingrid María Manjarrez Rebolledo	39.046.753
29	Villa tabla	Arturo Alberto Correa soto	85.476.481
30	Villa tabla	Isaac Martin Herrera Bolaño	4.973.894
31	Villa tabla	Lesvia Rosa rebolledo Peña	36.545.652
32	Villa tabla	Usmar Bienvenido Rebolledo Del Prado	12.542.932
33	Villa tabla	Ana Elvira Rebolledo Peña	36.529.157
34	Villa tabla	Gustavo Adolfo Cantillo Peña	12.545.759
35	Villa tabla	Pedro José Cuadrado Morelos	10.940.629

#	CIUDAD y BARRIO	NOMBRES Y APELLIDOS	CEDULA
	<b>SANTA MARTA</b>		
36	Villa tabla	Laidiris Johana Cantillo Rebolledo	36.727.044
37	Villa tabla	Oswaldo Alcibíades Rey Rico	12.531.181
38	Villa tabla	Marcuris Beatriz Hernández Domínguez	57.442.564
39	Villa tabla	Liliana Beatriz Vásquez Povea	1.082.964.158
40	Villa tabla	Nilson Alberto De León Potes	85.472.873
41	Villa tabla	Adriana Mejía Argote	40.935.522
42	Villa tabla	Nilson Rafael Sierra Martínez	12.561.810
43	Villa tabla	Orlando Miguel Gutiérrez Aguirre	85.472.636
44	Villa tabla	Leticia Sofía Correa Soto	36.724.433
45	Villa tabla	Josefa María López Morales	45.504.745
46	Villa tabla	Dayana Bonoli Martínez	1.007.744.262
47	Villa tabla	Lieimis Niebles	26.671.810
48	Villa tabla	Mirian Esther Rey de Rico	36.535.009
49	Villa tabla	Carmen Rosa Valencia de Rey	36.539.376
50	Villa tabla	Kelly Johana Rey Valencia	57.290.459
51	Villa tabla	Danna rey González	36.722.582
52	Villa tabla	Jairo de Jesús Gómez Velilla	3.398.576
53	Villa tabla	Mirian de Jesús Restrepo Vásquez	21.862.201
54	Villa tabla	Edgar Antonio González	12.559.591
55	Villa tabla	Norelsis Tatiana Gutiérrez	57.298.680
56	Villa tabla	Yamile del Carmen Arango Jaramillo	57.445.916
57	Villa tabla	Petrona Isabel González Palacios	36.530.201
58	Villa tabla	Jhonny Javier Rey Valencia	7.600.561
59	Villa tabla	Daniel Antonio Miranda Hernández	7.629.453
60	Villa tabla	Adriana Salome Pardo Castro	39.049.283
61	Villa tabla	Ediluvina del Carmen soto de la Rosa	36.522.623
62	Villa tabla	Claribet Mejia Argote	40.936.659
63	Villa tabla	Alcides Javier Miranda Hernández	85.477.282
64	Villa tabla	Francisco Henrique Segrera	17.163.055
65	Villa tabla	Elecia María Segrera	57.445.693
66	Villa tabla	Dairis Elvira Rey Valencia	36.667.232
67	Villa tabla	Roquelina Valencia Romero	36.534.625
68	Villa tabla	Nelson Enríquez Gutiérrez	85.469.245
69	Villa tabla	Luz Katia López Vega	57.439.343
70	Villa tabla	Rosa Martínez Morelos	57.292.811
71	Villa tabla	Diana Margarita Yacomelo Castro	26.668.079
72	Villa tabla	Josefa Elvira Povea Maya	57.442.888
73	Villa tabla	Sirlis Martínez Morelos	57.292.794
74	<b>CRISTO REY comuna 8</b>	Lisbeth Guerra Salcedo	22.669.831
75	Cristo Rey	Reinera Pérez Olivo	26.719.575
76	Cristo Rey	Cermina Guerra Medina	45.366.903
77	Cristo Rey	María Isabel Pallares Villa	57.443.728
78	Cristo Rey	Martha Cecilia Pérez Olivo	26.779.576
79	Cristo Rey	Sandy Fuentes Navarro	1.083.454.012
80	Cristo Rey	Yoemi Olivo Venera	1.062.860.191

#	CIUDAD y BARRIO	NOMBRES Y APELLIDOS	CEDULA
	<b>SANTA MARTA</b>		
81	Cristo Rey	Ebiles Guerra Medina	73.005.465
82	<b>ANA CAROLINA comuna 8</b>	Maritza Cecilia Castillo Simanca	49.745.073
83	<b>CIENAGA</b>	Alfonso Antonio Ebrat Mancilla	12.628.730
84	PUEBLO VIEJO	Florentino Rodríguez Bovea	72.155.993



y en nombre de los demás habitantes de las ciudades de **Ciénaga, Santa Marta, y Pueblo Viejo**, tal como se me autoriza en poderes adjuntos, **en contra de; LA NACIÓN – MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE – AGENCIA NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES, NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, Y CORPAMAG con Nit. 800.099.287-4, contra DRUMMOND LTDA CON NIT 800021308, contra AMERICAN PORT COMPANY INC, CON NIT 800153687-8, contra Sociedad Portuaria Rio Córdoba Nit: 8190051819, COLOMBIAN NATURAL RESOURCES I SAS CON NIT: 900333530, contra PRODECO S.A CON NIT: 860041312 contra PUERTO NUEVO S.A, CON NIT, 9002732532, contra LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA CON NIT: 800.187.234-1 y contra CARBOSAN LTDA CON NIT: 8190039625.**

Personas que han resultado afectadas, Socio culturalmente, Materialmente, Moralmente y en su Vida de Relación, al ponerse en riesgo, su vida, su salud, su entorno, sus fuentes de empleo, sus áreas de recreación, y sus bienes, por los efectos de la Contaminación Ambiental generada por el mal manejo, en el Transporte, Descargue, Almacenamiento y embarque de Carbón, en los Puertos ubicados entre la bahía de Santa Marta y la ensena Alcatraz del municipio de Ciénaga, por la autorización para incrementar el volumen de carbón manipulado en dichos puertos, y por el ineficiente control ambiental ejercido por las autoridades competentes.

## HECHOS

**1.-** El artículo 1º de la Constitución Política de Colombia establece: *“Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”.*

**2.-** el artículo 8 de la Constitución Política establece que *“Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la nación.”*

3.- el artículo 79 de la Constitución Política, señala: *“Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.*

4.- el artículo 80 de nuestra Carta Política, dispone para el Estado la obligación de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración y sustitución. Además deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

5.- El artículo 90 C.N, dispone que el estado es responsable patrimonialmente de los daños antijurídicos que cualquiera de sus agentes ejecute en detrimento de alguna persona, sea esta natural o jurídica.

6.- el artículo 2º de la Ley 99 de 1993, dispone la creación del Ministerio del Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, como el organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado entre otras cosas, de definir las regulaciones a las que se sujetarán la conservación, protección, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible.

7.- *el artículo 3º del Decreto 2820 de 2010 señala, concepto y alcance de la Licencia Ambiental. —Artículo 3º. Concepto y alcance de la licencia ambiental. La Licencia Ambiental, es la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje; la cual **sujeta al beneficiario de ésta, al cumplimiento de los requisitos, términos, condiciones y obligaciones que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales del proyecto, obra o actividad autorizada.***

8.- el numeral 6 del artículo 8º del Decreto 2820 de 2010, determinó que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) otorgará o negará de manera privativa la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades:

—6. En el sector marítimo y portuario:

a) La construcción o ampliación y operación de puertos marítimos de gran calado;

b) Los dragados de profundización de los canales de acceso a puertos marítimos de gran calado y los de mantenimiento cuyo volumen sea superior a 1.000.000 de m<sup>3</sup>/año;

**9.-** mediante el Decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011 se creó la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA y se estableció que dentro de sus funciones está la de otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la Ley y los Reglamentos.

**10.-** Mediante Resolución 1163 de 20 de agosto de 1993, la Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORPAMAG -, otorgó licencia ambiental a la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC., para la construcción y operación del proyecto Puerto Carbonífero en el Municipio de Ciénaga, Departamento de Magdalena.

**11.-** Mediante Resolución 452 del 3 de **mayo de 1996**, el Ministerio del Medio Ambiente, actual Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, modificó la Resolución No. 1163 del 20 de agosto de 1993, expedida por la Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORPAMAG a la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC., -, en el sentido de incluir la ejecución de las nuevas instalaciones para la alimentación y trituración de carbón, con el fin de alcanzar **la movilización de 10 millones de toneladas de carbón al año** en el Puerto Carbonífero en el Municipio de Ciénaga, Departamento de Magdalena.

**12.-** Mediante Resolución 0152 de 6 de marzo de 1997, modificada por la Resolución 1026 de 11 de noviembre de 1997, el Ministerio del Medio Ambiente, actual Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, impuso obligaciones a la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC., en relación con las medidas de manejo ambiental en el Puerto Carbonífero en el Municipio de Ciénaga, Departamento de Magdalena

**13.-** La resolución 091 de noviembre de 2011 emanada del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE - AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA, modifica la licencia ambiental otorgada con Resolución No. 1163 del 20 de agosto de 1993 a la sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC., para el Puerto Carbonífero Puerto Drummond, ubicado en la ensenada Alcatraz, en el municipio de Ciénaga departamento del Magdalena, en el sentido de autorizar la ejecución de obras que generan impactos ambientales adicionales, para implementar el sistema de cargue directo.

**14.- Sin concertación previa con la comunidad, ni con las autoridades locales, La Resolución 091 de noviembre 18 de 2011** emanada del

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE - AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA, autoriza a la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC, encargada de los despachos de carbón en Puerto DRUMMOND en la ensenada Alcatraz en el municipio de Ciénaga – Magdalena a pasar de una capacidad de almacenamiento y embarqué de carbón, de **DIEZ** millones de toneladas año a **SETENTA** millones de toneladas año.

**15.-** La Resolución 091 de noviembre de 2011 emanada del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE - AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA, reconoce como zona de influencia socioeconómicas de Puerto Drummond de la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC, a los sitios donde se realiza la pesca artesanal denominada Área de Influencia Puntual y como Área de Influencia Local la zona urbana de Ciénaga y la vereda de Jolonura y el corregimiento Cordobita en su zona rural; y en el municipio de Santa Marta, Don Jaca, Los alcatrazes, Punta la Loma los barrios Cristo Rey y La Paz. Como Área de Influencia Indirecta Allí se consideran las zonas de mayor área donde se perciben los efectos al establecerse algún tipo de relación con el AID, en este caso corresponden a los municipios de Ciénaga y Santa Marta. Se destaca que las comunidades del AID del proyecto también hacen parte del AID del proyecto portuario Puerto Nuevo, pero no hacen mención a la comunidad de pueblo viejo, la cual vive en su gran mayoría, de la pesca que realizan en la ensenada alcatraz y sus alrededores, además de que se ven afectadas por los sedimentos de carbón arrastrados por las corrientes marinas hasta sus playas.

**16.-** La Resolución 091 de noviembre de 2011 emanada del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE - AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA, al autorizar que la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC, incremente su capacidad de almacenamiento y embarqué de carbón, de **DIEZ** millones de toneladas año a **SETENTA** millones de toneladas año, **augmenta en un 600%** los riesgos de daños ambientales, a la salud y cambios socioculturales a los que diariamente se somete a los habitantes de la zona de influencia del puerto de la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC, encargada de los despachos de carbón de DRUMMON en la ensenada Alcatraz en el municipio de Ciénaga – Magdalena.

**17.-** La Resolución 091 de noviembre de 2011 emanada del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE - AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA, en cuanto a la calidad del aire en la zona, se sustenta en información obtenida de la red de monitoreo de calidad de aire operada por Corpamag, ( cuestionada por la contraloría), y *concluye “pudiéndose*

concluir que la atmósfera tiene capacidad para aceptar emisiones de material particulado adicionales a las existentes en la zona actualmente”, para autorizar un incremento de almacenamiento de carbón **en patios de 700.000 toneladas a 1.500.000 toneladas.** (ver páginas 26 y de la resolución 091 de 2011), esto sin contar la autorización otorgada a PRODECO, para almacenar en sus patios una cantidad similar de carbón, ni lo autorizado a CNR, en el puerto de VALE.

**18.-** La Resolución 091 de noviembre de 2011 emanada del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE - AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA expresa *“Respecto a la definición de las áreas de influencia socioeconómicas de los proyectos relacionados en la tabla 21 del presente concepto técnico, se consideran pertinentes. La definición de dichas áreas parte de la existencia de impactos diferenciales según la cercanía geográfica y/o la influencia de las actividades productivas del proyecto. En este sentido, se consideran como Área de Influencia Directa AID, los sitios donde se realiza la pesca artesanal denominada Área de Influencia Puntual y como **Área de Influencia Local la zona urbana de Ciénaga y la vereda de Jolonura y el corregimiento Cordobita en su zona rural; y en el municipio de Santa Marta, los barrios Cristo Rey y La Paz.** Como Área de Influencia Indirecta **All se consideran las zonas de mayor área donde se perciben los efectos al establecerse algún tipo de relación con el AID, en este caso corresponden a los municipios de Ciénaga y Santa Marta. Se destaca que las comunidades del AID del proyecto también hacen parte del AID del proyecto portuario Puerto Nuevo”.***

**19.-** Los habitantes de la zona de influencia del puerto de la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC, encargada de los despachos de carbón de DRUMMON en la ensenada Alcatraz en el municipio de Ciénaga – Magdalena, a raíz de la Resolución 091 de noviembre de 2011 emanada del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE - AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA, que autoriza la construcción de los muelles, el canal de acceso y la ampliación de la capacidad de recepción, almacenamiento y embarque de carbón en Puerto Drummond, y de las labores que se vienen realizando gracias a esa autorización, están afectados MORALMENTE, ECONOMICAMENTE Y EN SU VIDA DE RELACION.

**20.-** La Resolución 091 de noviembre de 2011 emanada del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE - AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA, solo contempla compensación por los daños ocasionados a los pescadores del área de influencia de **Puerto Drummond, y lo único que plantea es una posible alternativa económica para los pescadores, “la implementación de arrecifes artificiales y la estructuración de proyectos que busquen la tecnificación de la pesca artesanal y la implementación de pesca selectiva”, mas no contempla daños morales ni afectación a la vida de relación de estos.**

**21.-** La Resolución 091 de noviembre de 2011 emanada del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE - AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA, no contempla compensación alguna por los daños ocasionados a los habitantes del área de influencia de Puerto Drummond.

**22.-** Mediante Resolución No. 548 del 10 de diciembre de 2008, el Instituto Nacional de Concesiones ofreció en concesión la zona declarada de interés público mediante la Resolución 5369 de 10 de diciembre de 2007 del Ministerio de Transporte, para la construcción y operación de un puerto carbonífero que el Gobierno Nacional denominó “Puerto Nuevo”.

**23.-** Mediante Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, el Ministerio de ambiente otorgó Licencia Ambiental, a la empresa C.I. PRODECO S.A., para el proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”, ubicado en el área continental que se desarrollará al norte de Colombia en el departamento del Magdalena, en límites de los municipios de Santa Marta y Ciénaga, pero totalmente en jurisdicción de Ciénaga, cerca a la desembocadura del río Toribio.

**24.-** mediante escrito radicado bajo el No. 4120–E1–106607 del 11 de septiembre de 2009, la empresa C.I. PRODECO S.A., por intermedio de apoderada general, solicitó modificación de la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, a su vez modificada mediante Resolución No. 729 del 20 de abril de 2009, para el proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”, en el sentido de aprobar los estudios y diseños relacionados con la etapa marítima del proyecto “Puerto Nuevo”, de acuerdo con lo establecido en el párrafo del artículo 1º de dicha Resolución.

**25.-** Mediante la Resolución No. 446 del 5 de marzo de 2010, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, autorizó la cesión de la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución No. 435 del 2 de marzo 2009, modificada a través de la Resolución No. 729 del 20 de abril de 2009, de la empresa CI PRODECO S.A., con el NIT. 860.041.312-9 a la Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S. A., identificada con el NIT. 900.273.253-2.

**26.-** En los procesos de modificación de licencias ambientales, quien realiza el estudio de impacto ambiental, es la empresa interesada en la modificación solicitada.

**27.-** El Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial mediante resolución 0447 de marzo 05 de 2010, Modifica el Artículo Primero de la Resolución No. 435 del 2 de marzo de 2009, otorgada a la Sociedad C. I. PRODECO S. A., de la cual es actual beneficiaria la Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S. A., identificada con el NIT. 900.273.253-2, en el sentido de autorizar las obras y actividades para la etapa marítima del proyecto “Construcción y Operación del Puerto Marítimo Puerto Nuevo”

**28.-** Esta autorización se da por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible mediante resolución 0447 de marzo 05 de 2010 a pesar de que en la misma resolución se indica la existencia de errores en el cálculo de los indicadores de calidad de aguas marinas utilizado por la empresa y la mala interpretación que se realizó de dichos resultados.

**29.-** esta autorización se da por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible mediante resolución 0447 de marzo 05 de 2010 a pesar de que en la misma resolución se indica que no se han socializado con las autoridades locales los impactos que generara la nueva licencia (ver página 54 de la resolución 0447 de marzo 05 de 2010).

**30.-** mediante resoluciones, 151 de marzo 6 de 2009, 097 de marzo 01 de 2010, 146 de marzo 14 de 2011, 132 de marzo 8 de 2012 y el ministerio de transporte ha venido aplazando la obligación que desde el año 2009 (se venció el contrato de concesión), tiene PRODECO C.I de retirar sus operaciones de despacho de carbón desde Puerto Zúñiga.

**31.-** Desde 1990 se viene cuestionando la exportación de carbón por puerto Zúñiga.

**32.-** En el 2012 se movilizaron por los 4 puertos ubicados entre la bahía de Santa Marta y la ensenada de los Alcatraces en Ciénaga aproximadamente 60 millones de toneladas de carbón, de las cuales unos 6.5 millones se movilizaron en tracto camiones por el corredor vial de Santa Marta, y salieron por el Puerto manejado por la sociedad Portuaria regional de Santa Marta y CARBOSAN.

**33.-** Según informe del año 2012 de la Contraloría general de la Nación, existen fallas en Los Informes de Cumplimiento Ambiental Anual – ICA, así como en los informes técnicos de seguimiento, y en las medidas de control por parte del Ministerio de Ambiente. (Ver páginas 26 a 30 informe contraloría el cual anexo).

**34.-** Según informe del año 2012 de la Contraloría general de la Nación **no existe** monitoreo de la calidad del aire en la ruta que de Prodeco conduce a Carbosan ubicado en el puerto de Santa Marta.

**35.-** Los hallazgos de la Contraloría General de la Nación, son prueba válida para demostrar la falla en el servicio de los funcionarios del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Corpamag, en el control del cumplimiento de las normas ambientales por parte de las empresas exportadoras de carbón a través de los puertos ubicados entre Ciénaga y Santa Marta.

**36.-** mediante resolución 123 del 6 de enero de 2013, el ANLA suspendió el cargue de carbón por el Puerto de Drummon a causa del mal manejo que le dieron en la noche del pasado 12 de enero de 2013 a la emergencia sufrida por una

barcaza, desde la cual terminaron arrojando cientos de toneladas de carbón al fondo marino.

**37.-** La empresa DRUMMOND reconoció que el pasado 12 de enero de 2013 arrojó carbón al lecho marino.

**38.-** Mediante resolución 116 del 2 de abril de 2013, el Departamento Administrativo Distrital del Medio Ambiente, Dadma, impuso medida preventiva de suspensión de actividades a las empresas que transportan el mineral hacia el centro de acopio de carbón ubicado en el puerto de Santa Marta, esto a causa del daño ambiental por el polvillo del carbón en el área urbana de la capital de Magdalena.

**39.-** La falta de verdaderos controles a la contaminación generada por las empresas que exportan carbón desde Ciénaga y Santa Marta, afecta adversamente la salud o seguridad, la propiedad o el disfrute de la misma, de las personas que residen o laboran en el área de influencia directa de los puertos y el corredor vial donde se manipula almacena y transporta el carbón.

**40.-** Las personas que residen en el área de influencia directa de los puertos y el corredor vial donde se manipula almacena y transporta el carbón, se sienten con dolor, rabia, impotentes, frustradas y abatidas, por no encontrar eco en las autoridades ambientales ante sus reclamaciones por el riesgo a que se somete su salud y su economía, por la evidente e innegable contaminación ambiental y destrucción sociocultural generada por las empresas que manipulan carbón en el entorno donde tienen ubicadas sus residencias.

**41.-** en resolución defensorial no. 54, fechada bogotá dc, julio 25 de 2008, denominada explotación, transporte y embarque de carbón en los departamentos de Cesar y Magdalena, emanada de la Defensoría del Pueblo, entre otras decisiones resuelve; ***“EXHORTAR a los ministerios de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Transportes y Minas y Energía para acelerar el proceso de reorganización del sector carbonero en el Cesar y Magdalena para hacer efectivos los derechos de los habitantes de las zonas de influencia que han sido afectados históricamente por los impactos del carbón.”***, esta resolución también es valedera como prueba para demostrar la falla en el servicio de los funcionarios del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Corpamag, en el control del cumplimiento de las normas ambientales por parte de las empresas exportadoras de carbón a través de los puertos ubicados entre Ciénaga y Santa Marta.

**42.-** Como medida paliativa a la contaminación generada, El Decreto 3083 de agosto 15 de 2007, ordena la Implementación de sistemas de cargue directo de carbón a los buques, este sistema tenía que entrar a funcionar a partir del 12 de julio de 2010, pero el Estado Colombiano ha venido prorrogando la fecha, y actualmente está para el 01 de enero de 2014.

**43.-** El informe de la Contraloría general de la Nación presentado en el año 2012, al referirse al monitoreo sobre la calidad del aire expresa; “ *K - Estaciones de calidad de aire: durante la visita se encontraron anomalías con relación a la ubicación de las estaciones de monitoreo de calidad de aire ya que en Puerto Drummond se encontró que la estación se encuentra inmersa en una matriz de bosque y cultivos de mango.*

*Esta ubicación no es la adecuada ya que esta vientos arriba de los patios de acopio y las áreas de mayor actividad de los procesos de transporte, almacenamiento y cargue de carbón, inmersa en una matriz de vegetación otro de las condiciones que no impiden que la llegada del material particulado a la estación de monitoreo, por ende los datos que arroja dicha estación no son reales con relación a la actividad allí desarrollada.*

*Para analizar el funcionamiento de la red de monitoreo de calidad de aire se solicito a CORPAMAG la ubicación de todas las estaciones de la red. Teniendo en cuenta lo establecido en el protocolo de monitoreo de calidad de aire Resolución 610 de 2010, la red de monitoreo, control y vigilancia de calidad de aire actual, no opera correctamente ni corresponde al deber ser de un SVCA, ya que no tiene en cuenta la rosa de vientos, la topografía de la zona, las coberturas vegetales, ni la distancia a las áreas de mayor concentración de carbón, por ende todos los datos que arrojan los monitores son erróneos.*

*Adicional a esto se evidenció la falta de autonomía en el uso de los monitores o estaciones, ya que tanto la estación propia del puerto y la estación de la red de monitoreo de la corporación se encuentran ubicadas en el mismo punto y operarios de los puertos tiene acceso a los equipos permitiendo una manipulación de ellos.*

**44.-** Dice el informe de la contraloría General de la Nación, en cuanto al Concepto técnico para el cambio a cargue directo de carbón; *Cuando la contraloría quiso establecer los conceptos técnicos que fueron tenidos en cuenta para la exigencia del cambio en los puertos a cargue directo, se solicitó respuesta oficial al Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Minas y Energías y el Ministerio de Transporte.*

*El ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, expresa en el oficio que el concepto de técnico que se establece como base para la exigencia de cambio a cargue directo de los puertos carboníferos no es emitido por ellos. De la misma forma el Ministerio de Minas y Energías expresa en el oficio N 2012ER60512 01 Fol: 1 “que dicho concepto se genero en el Ministerio de Transporte, el apoyo que este ministerio dio al mismo, obedeció a la necesidad de control y vigilancia de los posibles impactos generados por los puertos de carbón que no contaban con este sistema”*

**No se logra establecer entonces quien emite el concepto técnico que respalda la exigencia del cambio a cargue directo de los puertos carboníferos, dicho concepto es relevante para lograr identificar si se tuvo en cuenta estudios técnicos relacionados como sirvieran como línea base y que en su momento demostraran las afectaciones al medio ambiente y las comunidades locales y que justificaran la expedición de dicha orden.**

*Este cambio a cargue directo técnicamente puede resultar más perjudicial en términos ecosistémicos, ya que las modificaciones en términos de infraestructura, los dragados, la remoción de sustrato y las modificaciones en la topografía marina y las corrientes oceánicas, que se generan de las actividades de modificación en cada uno de los puertos.*

*Si bien la medida de cambio a cargue directo en los puertos carboníferos es una medida de mitigación de impacto ambiental, los impactos generados en este cambio son mayores, y es evidente que ha sido tomada mas como una oportunidad de ampliar la capacidad de exportación de carbón, que como una estrategia de responsabilidad ambiental.*

**45.-** ante la información recibida por la Contraloría Delegada, relacionada con los Informes de Cumplimiento Ambiental Anual – ICA entregados por los Puertos de la Sociedad Portuaria de Santa Marta – CARBOSAN, Sociedad C.I. PRODECO Productos de Colombia S.A., DRUMMOND y Sociedad Portuaria de Río Córdoba S.A. – VALE a la Contraloría General de la República, esta determino;

*“Los Informes de Cumplimiento Ambiental Anual – ICA, así como los informes técnicos de seguimiento del Ministerio, resultan insuficientes para determinar la posible afectación de la calidad de las aguas marinas o costeras derivadas de las actividades de acopio, transporte y cargue en los puertos de carbón”.*

**46.-** ante la información recibida por la Contraloría Delegada, relacionada con los Informes de Cumplimiento Ambiental Anual – ICA entregados por los Puertos de la Sociedad Portuaria de Santa Marta – CARBOSAN, Sociedad C.I. PRODECO Productos de Colombia S.A., DRUMMOND y Sociedad Portuaria de Río Córdoba S.A. – VALE a la Contraloría General de la República, esta determino; *“Tampoco es posible conocer la afectación de las áreas de playa por la presencia de carbón dado que los estudios que se referencian son puntuales y aislados”.*

**47.- También determino la contraloría General; como falla de las autoridades ambientales** *“No se adoptan en los Autos de Control y Seguimiento Ambiental, elaborados por la Autoridad Ambiental, la totalidad de las recomendaciones producidas por los informes técnicos entregados a como parte de los ICA”.*

**48.-** mediante resolución 132 de 2012, emanada del Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Infraestructura, se prorroga la autorización temporal otorgada a C.I PRODECO s.a, para continuar embarcando carbón desde puerto Zuñiga.

**49.-** Con el incremento en los volúmenes de carbón en los puertos, se aumenta el riesgo de los habitantes del área, y de quienes laboran de manera permanente en ella, de adquirir, alergias, enfermedades respiratorias, cutáneas, stress y demás afectaciones de salud relacionadas con la exposición a polvo de carbón, ruidos y demás contaminantes generados por la actividad carbonera.

**50.-** El derecho ambiental, forma parte de los derechos humanos de tercera generación.

**51.-** Los riesgos de afectación a la salud, y los inconvenientes generados a mis mandantes y demás personas residentes en Santa Marta, Ciénaga y Pueblo Viejo, antes que terminar, se extenderán en el tiempo al menos hasta el 2033 fecha de expiración de la concesión otorgada a la sociedad Portuaria de Santa Marta – Carbosan.

**52.-** en diciembre de 2009, se emitió el informe final del estudio contratado por el MINISTERIO DE AMBIENTE, para el diseño del programa de seguimiento ambiental permanente del estado de los recursos naturales en varias áreas portuarias del país.

**53.-** desde el año 2009, el MINISTERIO DE AMBIENTE y el ANLA, sabían que los medidores de partículas suspendidas totales que monitorean la calidad del aire en el puerto de **AMERICAN PORT COMPANY INC**, estaban mal ubicados, y por lo tanto la información tomada de ellos era errónea, ya que en el informe final del estudio arriba enunciado se expresa *“Hacer una reubicación de la estación visitada de PST para que sus registros sean representativos de la emisión de PST desde sus patios”* (ver numeral 6.1.4 página 184 del informe)

**54.-** desde el año 2009, el MINISTERIO DE AMBIENTE y el ANLA, sabían de la inexistencia de medidores de partículas suspendidas totales para monitorear la calidad del aire en el puerto de C.I. PRODECO S.A. ya que en el informe final del estudio arriba enunciado se expresa *“Indicador 2. Emisiones de material particulado PST y PM10: Implementar estaciones de monitoreo de emisiones de PM10 con una frecuencia de medición de 1 día cada 3 días”*. (ver numeral 6.4.4 página 217 del informe).

**55.-** desde el año 2009, el MINISTERIO DE AMBIENTE y el ANLA, sabían de la inexistencia de medidores de partículas suspendidas totales para monitorear la calidad del aire en el puerto de SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CÓRDOBA S.A. ya que en el informe final del estudio arriba enunciado se expresa *“Indicador 2. Emisiones de material particulado PST y PM10: Implementar estaciones de monitoreo de emisiones de PM10 con una frecuencia de medición de 1 día cada 3 días”*. (ver numeral 6.5.4 página 228 del informe).

**56.-** desde el año 2009, el MINISTERIO DE AMBIENTE y el ANLA, sabían de la inexistencia de medidores de partículas suspendidas totales para monitorear la calidad del aire en el puerto de SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A. ya que en el informe final del estudio arriba enunciado se expresa *“Indicador 2. Emisiones de material particulado PST y PM10: Implementar estaciones de monitoreo de emisiones de PM10 con una frecuencia de medición de 1 día cada 3 días”*. (ver numeral 6.9.4 página 275 del informe).

57.- Una de las conclusiones a las que se llegó en el informe fue la de; “En lo que corresponde al componente aire, el monitoreo general de puertos en Colombia **debe ser apoyado por un mejoramiento de la red pública de estaciones meteorológicas**, la implementación de redes de vigilancia de la calidad del aire en las grandes áreas portuarias urbanas y la exigencia del cumplimiento de la generación de los mapas de ruido ambiental en las ciudades de más de 100,000 habitantes, para que se pueda contrastar y entender mejor la información reportada por los puertos”. (ver página 284 del informe).

**SEÑOR MAGISTRADO:**

**En el prologo del libro Daño responsabilidad y reparación ambiental escrito por el jurista Mario Peña Chacón, se expresa;** “Es tan cotidiano, tan evidente y tan costoso el daño ambiental por las actividades industriales y urbanas, que los poderes públicos y las sociedades mismas han adoptado una actitud conformista y cómplice contra la que el maestro Peña Chacón se rebela con inteligencia y ofrece la herramienta deontológica para encontrar soluciones y desfacimiento de entuertos contra la biodiversidad y la salud humana, vegetal, animal, hídrica, mineral, marina, atmosférica, edafológica y el equilibrio ecológico.

*De cualquier forma que se categorice el bien tutelado por el corpus juris ambiental, el daño ambiental se presenta cuando una acción natural o un hecho humano afectan de manera considerable los componentes del patrimonio ecológico de la humanidad o de una región determinadas.*

*Si el efecto es causado por la naturaleza misma como es el caso de los tsunamis o de los huracanes y sismos, estamos, ciertamente ante damnificados, pero obviamente no nos encontramos ante la responsabilidad civil por daño ambiental, pero en todos los demás casos sí, aunque el derecho, lento, limnológico o gruyeresco, no lo reconozca o tipifique en muchos casos”.*

**.- En sentencia de tutela T-046/99, fallada por la Honorable Corte Constitucional ante petición de protección de los derechos de las personas que habitan en la zona de influencia del puerto de C.I. PRODECO S.A.- se determino que; **DERECHO AL AMBIENTE SANO**-Demostrada la afectación individual y concreta de un derecho fundamental procede la tutela/**MEDIO AMBIENTE SANO**-Perturbación**

*Es evidente que la perturbación producida al medio ambiente, mediante conductas que atentan contra la conservación de los recursos naturales, el equilibrio de los ecosistemas, la preservación de la biodiversidad y la estabilidad de aquel, por lo general llevan envuelta una vulneración o amenaza directa a derechos fundamentales de las personas, tales como la vida, la integridad personal, la intimidad y en conexidad con estos a la salud, en la medida en que existe un interdependencia vital entre la estabilidad de ese medio exterior como hábitat natural y la especie humana. De manera que, en el evento de llegarse a demostrar que en forma individual y concreta se ha producido una vulneración o amenaza a un derecho de ese rango, puede obtenerse su protección por la vía de la acción de tutela.*

*Ante la realización de un actividad económica que pueda producir contaminación del medio ambiente, cuando resultan ineficaces o insuficientes los controles que por ella misma corresponde implantar, como aquellos radicados en manos de las autoridades competentes para mantener las condiciones básicas ambientales que permitan mejorar la calidad de vida y proporcionar un bienestar general, se vulnera el derecho fundamental a la igualdad de aquellas personas que resultan afectadas por las actuaciones contaminantes, en virtud de la salvedad que se les impone para disfrutar el derecho a gozar de un ambiente sano y de otros derechos conexos, consolidándose en un trato que aparece como discriminatorio dada la desproporcionada carga que asumen respecto de los demás miembros de la población en general.*

**.- EN RESOLUCIÓN DEFENSORIAL NO. 54, FECHADA BOGOTÁ DC, JULIO 25 DE 2008, DENOMINADA EXPLOTACIÓN, TRANSPORTE Y EMBARQUE DE CARBÓN EN LOS DEPARTAMENTOS DE CESAR Y MAGDALENA, EMANADA DE LA DEFENSORÍA DEL PUEBLO,**

**B. Afectación de los derechos de las comunidades Vulneración del derecho a gozar de un ambiente sano y del equilibrio ecológico.**

*Las graves consecuencias ambientales que ha traído la actividad de extracción de carbón se manifiestan sobre todo en la calidad del aire de la región y del recurso hídrico de varios cuerpos de agua así como el cambio abrupto del paisaje. El MAVDT y las otras autoridades ambientales vienen en un proceso lento de exigir un mejor manejo de la actividad para minimizar los impactos. Algunas empresas, como Drummond, iniciaron hace tiempo grandes reconversiones tecnológicas que permiten hacer más amigable la explotación. Se espera que las nuevas empresas organicen mejor los frentes de explotación de carbón en el Cesar y manejen adecuadamente los impactos, sin afectar los recursos naturales.*

*El transporte de carbón crea contaminación del aire por dispersión de partículas, las cuales se aprecian en algunos sectores de las vías por donde pasan los vehículos cargados. Estas partículas llegan por escorrentía a los cuerpos de agua. El impacto se considera de bajo efecto dadas las medidas que las autoridades han exigido a las empresas. El escape de partículas de carbón es más frecuente en las tractomulas que en el tren, no obstante haber sido afectado este último por atentados terroristas que causaron volcamientos y derrame de gran cantidad de mineral.*

*La calidad del aire en las zonas de parqueo de los camiones que transportan carbón, que son numerosos a lo largo de la carretera que va de la Jagua de Ibirico a Santa Marta, está muy afectada por las partículas de polvo que se levantan con la operación de los vehículos e impacta significativamente a los grupos poblacionales expuestos.*

*En el tema portuario, los impactos ambientales del manejo del carbón ha sido parte de la causa del malestar en otros sectores de la productividad del departamento, principalmente el sector turístico y hotelero. Los esfuerzos de las empresas y de las autoridades ambientales permiten disminuir a niveles bajos la contaminación pero, a*

pesar de ello, el carbón y el turismo de Santa Marta no encuentran forma de desarrollarse de forma paralela. En detrimento de los recursos que percibe la ciudad por el carbón, el Gobierno decidió que a partir del año 2013 Santa Marta no será puerto carbonero.

En tal sentido, se propuso la construcción de un puerto para embarque de carbón en la ciudad de Ciénaga. Empresas como Drummond, que manifestaron no estar de acuerdo con la medida de cargue directo, proponen ampliar su puerto y adecuarlo a las nuevas exigencias.

El Gobierno no ha manifestado si decide autorizar a esta empresa o concentrar toda la actividad en el puerto propuesto.

**La manipulación del carbón en los puertos ha causado contaminación del aire, de las playas y de la zona marina. Esto afecta a las comunidades vecinas y a los pescadores que hacen su faena en sectores cercanos a los sitios de operación del cargue de buques. Por descuido y mala operación, se han causado derrames de aceites y combustibles en el mar o en las playas.** (negrilla fuera de texto).

#### **Vulneración del derecho a la salud y la salubridad pública.**

Las emisiones atmosféricas del polvillo que se desprende de la manipulación del carbón en las minas, en el transporte y en los puertos, ha afectado la salud de la Población vecina a estos lugares. Lo cual, como ha sido dicho, obligó a las personas a utilizar mecanismos jurídicos para su protección.

Los trabajadores denuncian que los índices de enfermedades profesionales y de accidentes laborales son altos, pero que se ocultan las cifras. En la población de Sevilla, en donde pasa el tren por la mitad del pueblo, 202 familias (96% de la población) están afectadas por enfermedades relacionadas con la contaminación del aire, sus casas están averiadas y el realce de la vía férrea genera inundaciones.

Un riesgo alto sobre la salud y la vida son los accidentes que causan las tractomulas que transportan el carbón desde el Cesar hasta los puertos en el Magdalena.

Las estadísticas de aumento del número de accidentes y de muertos por esta causa se han multiplicado en los últimos años. Se espera que con la operación del tren por parte de Prodeco y de las demás empresas que en la actualidad utilizan camiones, haya una dismunición de esta problemática.

El transporte del carbón en tractomulas se convirtió en el procedimiento que más impactos está ocasionando dentro de la manipulación del mineral, no tanto desde el punto de vista ambiental, toda vez que la contaminación es mucho menor que la generada en las minas, sino desde el punto de vista social, debido a la forma como las comunidades a lo largo de la vía han cambiado sus valores para adaptarse a las necesidades de los transportadores. Este impacto, que aparentemente se invisibilizó ante las autoridades, tiene efectos muy negativos principalmente en la población joven. La prostitución de muchas niñas en edad escolar de los diferentes pueblos y caseríos por donde pasan los camiones se ha convertido en una forma de sobrevivir.

*El hecho de que los municipios tengan deficiencias en cuanto al saneamiento básico afecta la salud y la salubridad de los pobladores, máxime cuando han contado con los recursos suficientes para invertir en su mejoramiento. Los pobladores de Don Jaca se quejan precisamente de que han vivido al lado de Prodeco pero no disfrutaban de salubridad esencial.*

## **FALLAS DEL SERVICIO Y ACTUACIONES ACUSADAS**

### **Señoría**

La **CONTRALORIA GENERAL de la NACION**, y la **DEFENSORIA DEL PUEBLO**, han constatado, las fallas administrativas, las múltiples infracciones ambientales, y la afectación a la comunidad, que se viene teniendo con **EL MAL MANEJO AMBIENTAL, DEL TRANSPORTE, DESCARGUE, ALMACENAMIENTO Y EMBARQUE DEL CARBÓN EN LOS PUERTOS** de; **SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MARTA – CARBOSAN, SOCIEDAD C.I. PRODECO PRODUCTOS DE COLOMBIA S.A. -PUERTO NUEVO S.A, DRUMMOND - AMERICAN PORT COMPANY INC, Y SOCIEDAD PORTUARIA DE RÍO CÓRDOBA S.A. – COLOMBIAN NATURAL RESOURCES I SAS**, y con el ineficiente control ejercido tanto por **CORPAMAG**, como por **EL MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE**.

Algunas de las Fallas que durante los años 2011, 2012 y 2013, han generado permanentes daños **MATERIALES, MORALES, SOCIOCULTURALES y A LA VIDA DE RELACIÓN DE LOS HABITANTES DE CIÉNAGA, SANTA MARTA Y PUEBLO VIEJO SON;**

1.- Se ha expuesto a los habitantes del área de influencia de los puertos, a un riesgo exorbitante, permanente, continuado, excesivo, injusto e innecesario para sus vidas y su salud, representado en la manipulación a cielo abierto, de las aproximadamente 150 millones de toneladas carbón, embarcadas entre los años 2010, y lo corrido del 2013, sin controles eficaces de monitoreo de la calidad del aire, como se demuestra con el informe de la Contraloría General de la Nación, y las diferentes sanciones ambientales impuestas a los diferentes operadores portuarios durante los años 2010,2011,2012 y 2013, por el mal manejo en los procedimientos de almacenamiento y embarque del carbon.

2.- El Mal manejo dado durante el año 2012 a las pilas de carbón en los patios de acopio de Prodeco y Drummond las cuales tenían elevaciones superiores a la altura de las barreras vivas, generando contaminación del aire con partículas de carbón, quema de diesel y otros elementos contaminantes (ver página 5 informe de contraloría).

- 3.- La contaminación del aire por pérdida durante el año 2012 de material particulado (MP), en la banda transportadora en Puerto Prodeco y P.Vale. (ver página 7 informe de contraloría).
- 4.- La pérdida durante los años 2011, 2012 y 2013 de material particulado en el punto de cargue de las barcazas, las pilas de cargue superan el límite o borde de las barcazas y dichas pilas no son perfiladas, generando contaminación del aire y del agua con partículas de carbón (ver página 9 informe de contraloría).
- 5.- La incorrecta operación durante los años 2011, 2012 y 2013 de la red de monitoreo, control y vigilancia de calidad de aire, lo que deja sin validez los informes rendidos sobre el tema. (Ver página 10 informe de contraloría).
- 6.- La no adopción en los Autos de Control y Seguimiento Ambiental, elaborados por la Autoridad Ambiental, de la totalidad de las recomendaciones producidas por los informes técnicos entregados como parte de los ICA, y por el informe final del estudio denominado "*diseño del programa de seguimiento ambiental permanente del estado de los recursos naturales en varias áreas portuarias del país*" lo que dejó en riesgo la salud de las personas que residen, estudian o laboran en el área de influencia directa de los puertos. (ver página 29 informe de contraloría).
- 7.- La falta de autonomía durante los años 2011, 2012 y 2013 en el uso de los monitores o estaciones de la red de monitoreo de CORPAMAG, las que se encuentran ubicadas en el mismo punto de la de los puertos, y los operarios de estos tienen acceso a los equipos permitiendo una manipulación de ellos (ver página 11 informe de contraloría).
- 8.- El incorrecto control por parte de la autoridad ambiental de la emisión de partículas de carbón durante los años 2011, 2012 y 2013, esto a causa de la deficiencia del Sistema de Vigilancia de Calidad de Aire - SVCA (ver página 15 informe de contraloría).
- 9.- La falta de monitoreo durante los años, 2012 y 2013, de la calidad del aire en la ruta (vía alterna) que de PRODECO conduce a CARBOSAN. (Ver página 15 informe de contraloría).
- 10.- La falta en las concesiones y en los Planes de Manejo Ambiental o Licencias Ambientales expedidas durante los años 2011 y 2012, del **requerimiento de Estudios epidemiológicos que permitan establecer la afectación a la salud de los habitantes de las áreas de influencia directa**, derivada de las operaciones portuarias, esto a pesar de que el ministerio de Ambiente determina que:

*“Es precisamente con base en los resultados de la evaluación del impacto ambiental, que esta Autoridad determina y especifica las medidas que deberá adoptar el solicitante de la modificación de Licencia para contrarrestar o resarcir la alteración real que se producirá sobre el ambiente, la salud y el bienestar humano como consecuencia de la implementación de un proyecto determinado”. (ver pag.8 resolución 091 de noviembre 18 de 2011).*

**11.-** La expedición de la resolución 132 de 2012, emanada del Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Infraestructura, mediante la cual se prorroga la autorización temporal otorgada a C.I PRODECO s.a, para continuar embarcando carbón desde puerto Zúñiga, sin haber aportado licencia ambiental actualizada, ni socialización con la comunidad.

**12.-** La expedición por parte del ANLA de la resolución 091 de noviembre 18 de 2011, mediante la cual basada en información errónea de los monitores medidores de la calidad del aire, información errónea de la contaminación marina, y sin previa socialización con la comunidad y con las autoridades locales, se modifica la licencia ambiental a la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC, y se le autoriza a **pasar de una movilización de 10 millones de toneladas de carbón al año a movilizar 70 millones de toneladas de carbón al año.**

**13.-** La exclusión de la comunidad de Pueblo Viejo como afectados directos de las obras de dragado, construcción canal de acceso de muelles y ampliación de capacidad de movilización de carbón al año, en la zona del municipio de Ciénaga donde se encuentran ubicados los puertos de PUERTO NUEVO, DRUMMOND, y CNR – VALE, esto a pesar de que al igual que los pescadores de Ciénaga y Santa Marta, la mayor parte de la población de PUEBLO VIEJO desarrollan sus labores de pesca en el área intervenida, y que por efecto de las corrientes marinas, gran parte del material removido en las operaciones de dragado y del carbón que cae al mar, termina en las playas de ese municipio.

**14.-** El vertimiento al mar de aguas residuales durante los años 2011 y 2012 (ver informe contraloría).

**15.-** El derrame de carbón al mar y al aire en los procedimientos de cargue de carbón desde las barcasas a los buques (ver informe contraloría).

**16.-** El derrame intencional de cientos de toneladas de carbón desde una barcaza al mar, acto realizado por empleados de **DRUMMOND**, en la noche del 12 y la madrugada del 13 de enero de 2013.

17.- La imposibilidad que tienen los habitantes de Santa Marta, Ciénaga y Pueblo Viejo, de acceder a playas y áreas marinas que antes eran de libre acceso para faenas de pesca deportiva, práctica de deportes náuticos, caminatas, disfrute del paisaje y brisa marina y demás actividades de recreación en general.

18. las obras y actividades adelantadas en las áreas de influencia marina de los puertos, han generado, la reducción de bancos de peces, y demás especies marinas y la destrucción del hábitat natural de estos a afectado de forma grave la despensa alimentaria y económica de los habitantes de Ciénaga, Santa Marta y Pueblo Viejo.

## **PERJUICIOS CAUSADOS**

### **Señoría**

Si consideramos que; *“El daño moral colectivo de carácter ambiental sería entonces la disminución en la tranquilidad anímica y espiritual que sufre la comunidad en su totalidad, equivalente a lesión a intereses colectivos no patrimoniales, causada por el daño acontecido contra el entorno natural que lo circunda”*(autor MSc. Mario Peña Chacón).

Y que en las diferentes ampliaciones de licencias ambientales expedidas a las empresas propietarias de los puertos, Se ha aceptado, por el Ministerio de ambiente y Desarrollo Sostenible y por las mismas empresas concesionarias, la existencia de una **AFECTACIÓN ECONÓMICA Y SOCIOCULTURAL** a la comunidad residente en el área de influencia directa e indirecta de los puertos ubicados entre la ensenada Alcatraz del municipio de Ciénaga y la bahía de Santa Marta, podemos afirmar que:

Con las **OMISIONES o FALLAS EN EL SERVICIO, arriba enunciadas,** y con las **VIOLACIONES AMBIENTALES, restricciones de circulación en playas y áreas marinas,** y la falta de socialización con autoridades locales y comunidad en general de los efectos ambientales a sufrir a causa del incremento en el volumen de carbón a almacenar y embarcar en los puertos de la región, por parte de los concesionarios portuarios, se vulneraron y se siguen vulnerando, los derechos e intereses colectivos al goce de un ambiente sano, a la moralidad administrativa, a la existencia del equilibrio ecológico, al manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales, a la seguridad y salubridad pública, a la recreación, y a la libre movilidad de los habitantes de Ciénaga, Santa Marta y Pueblo Viejo.

**Violación que debe generar una reparación integral dentro de la que se encuentra la reparación económica por los daños ocasionados.**

**Es así como mis mandantes y demás ciudadanos del área de influencia de los puertos y del corredor vial Ciénaga puerto de Santa Marta, tienen que soportar las molestias que permanentemente le son causadas, con;**

- 1.- El ruido generado por los trenes, maquinaria y vehículos, utilizados en la actividad carbonera de los diferentes puertos ubicados entre Ciénaga y Santa Marta.
- 2.- Los residuos y polvo del carbón y demás contaminantes generados por maquinarias, vehículos y equipos utilizados para el manejo del carbón en los diferentes puertos ubicados entre Ciénaga y Santa Marta, contaminantes dispersos sin control en el aire y que se cuegan y depositan en residencias y lugares aledaños a los puertos, y en los pulmones de los habitantes de la región.
- 3.- La limitación a sus espacios de recreación, al restringirse el desplazamiento por las áreas terrestres y marinas concesionadas e intervenidas.
- 4.- La autorización ambiental para **ampliar en un 600%** el volumen de transporte almacenamiento carga y embarque de carbón por los puertos arriba relacionados.
- 5.- las constantes violaciones de las normas ambientales por parte de los operadores portuarios ubicados entre Ciénaga y Santa Marta, a los que se les imponen ínfimas sanciones pecuniarias, que en ningún momento remedian el daño causado a los habitantes del área de influencia de los puertos, y que muchas veces son revocadas, o rebajadas.
- 6.- la reducción de fuentes otrora generadoras de empleos en la región (pesca, turismo, recreación etc).
- 7.- Incremento en riesgos de accidentalidad vial y marítima.
- 8.- incremento actual y futuro en la temperatura del aire, por la generación de calor del carbón almacenado en los diferentes puertos.
- 9.- Incremento de enfermedades cutáneas y respiratorias.
10. Pérdida de identidad cultural.
- 11.- La devaluación y el daño a la estética de sus casas y predios.

Situaciones que vienen afectando, la tranquilidad, el sosiego doméstico, y la salud de la ciudadanía, quienes se ven obligados; **a.)** a soportar injustificadamente, con impotencia y sentimientos de rabia y dolor, el ver, como se degrada, el entorno ambiental (playas, aguas, fauna y demás) de sus núcleos familiares, y de su generación futura.

**b.)** Aceptar que se les restrinja sin contemplación, el acceso a playas y áreas marinas que otrora en uso de costumbres ancestrales, y de su derecho a la recreación y al disfrute de un ambiente sano, recorrieran a su libre albedrío, y tener que resignarse a aceptar la destrucción de su despensa alimenticia y económica, y el cambio de sus costumbres de vida.

**c.)** Cambiar sus costumbres de vida, y buscar nuevas fuentes de recursos.

**d.)** El incremento en el costo del mantenimiento de sus viviendas.

**e.)** El incremento en sus costos de salud.

f.-) al riesgo de perder sus vidas o la de sus seres queridos, a causa de accidente de tránsito provocados por tractocamiones.

g.-) A la pérdida de valores (prostitución) de las jóvenes de la comunidad.

h.-) Al deterioro de la visual paisajística del área.

Algunos de estos daños están relacionados en la *resolución defensorial no. 54, fechada Bogotá dc, julio 25 de 2008, denominada explotación, transporte y embarque de carbón en los departamentos de cesar y Magdalena, emanada de la defensoría del pueblo.*

También existe Afectación de los derechos constitucionales a la intimidad familiar, a la recreación y libre utilización del tiempo libre.

#### **.- IDENTIFICACION DEL GRUPO**

El grupo está conformado por las personas que residen, laboran, estudian, han residido, laborado o estudiado, en el Distrito de Santa Marta o en los municipios de Ciénaga y Pueblo Viejo, en el lapso de tiempo comprendido entre el mes de Abril de 2011 y la fecha de presentación de la presente **ACCIÓN DE GRUPO**.

#### **Este grupo está dividido en dos subgrupos;**

**1.-** Las personas que residen y laboran en las áreas del Distrito de Santa Marta y del municipio de Ciénaga, identificadas por el ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, como **área de influencia directa**, de los puertos ubicados en la ensenada Alcatraz, jurisdicción del municipio de Ciénaga, departamento del Magdalena, de Puerto Zúñiga ubicado en la zona del aeropuerto de Santa Marta, del Puerto ubicado en la bahía de Santa Marta, y del corredor vial que une a este con Puerto Zúñiga, y por aquellas personas residentes en el municipio de Pueblo Viejo que demuestren adelantar actividades de Pesca Marina.

2.- las demás personas que demuestren residir, laborar, estudiar, haber residido estudiado o laborado en el distrito de Santa Marta, o en los municipios Ciénaga y pueblo Viejo, entre el mes de Abril de 2011 y la fecha de presentación de la presente **ACCIÓN DE GRUPO**, por ser estos municipios área de influencia indirecta de las labores desarrolladas en los puertos ubicados en la ensenada Alcatraz, jurisdicción del municipio de Ciénaga, departamento del Magdalena, de Puerto Zúñiga ubicado en la zona del aeropuerto de Santa Marta, del Puerto ubicado en la bahía de Santa Marta, y del corredor vial que une a este con Puerto Zúñiga.

### **PRETENSIONES**

A continuación Presento a usted la pretensiones de mis mandantes y la indemnización a cancelar a estos, a sus hijos menores y a cada una de las personas que demuestren ser habitantes de Pueblo Viejo, y de las áreas de influencia de los puertos y el corredor vial ubicados entre Ciénaga y Santa Marta.

.- Que se condene a **LA NACIÓN – MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE – AGENCIA NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES, NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, Y CORPAMAG con Nit. 800.099.287-4, a DRUMMOND LTDA CON NIT 800021308, a AMERICAN PORT COMPANY INC, CON NIT 800153687-8, a COLOMBIAN NATURAL RESOURCES I SAS CON NIT: 900333530, a PRODECO S.A CON NIT: 860041312 a PUERTO NUEVO S.A, CON NIT, 9002732532, a LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA CON NIT: 800.187.234-1 y a CARBOSAN LTDA CON NIT: 8190039625, a reconocer y pagar de manera solidaria a mis poderdantes, y a las personas que integren el grupo demandante o se acojan a los efectos de la sentencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 55 de la ley 472 de 1998, la indemnización de los perjuicios individuales sufridos por los efectos de;**

.- La Contaminación Ambiental generada por el Transporte, Descargue, Almacenamiento y embarque de Carbón, en los Puertos ubicados entre la bahía de Santa Marta y la ensena Alcatraz del municipio de Ciénaga.

.- La autorización para incrementar el volumen de carbón almacenado y manipulado en los diferentes puertos ubicados entre Ciénaga y Santa Marta.

.- El ineficiente control ambiental ejercido por las autoridades competentes a los diferentes puertos ubicados entre Ciénaga y Santa Marta.

### **Eventos y actuaciones Cuyos efectos vulnerantes aún no han cesado.**

Que en consecuencia y en cumplimiento del principio constitucional y legal de reparación integral y equitativa del daño, la indemnización de perjuicios cuyo reconocimiento y pago se ordene incluya:

**1.-** Una reparación colectiva de los daños materiales individuales consistente en la reparación a costa de los condenados, de todos los daños ocasionados a las casas de los barrios ubicados en la zona de influencia directa de la red ferroviaria existente entre el municipio de Ciénaga y el distrito de Santa Marta.

Las condiciones de las reparaciones deberán ser concertadas con la comunidad afectada, preservar el valor patrimonial que los bienes de los afectados tenían antes de los eventos vulnerantes y garantizar condiciones urbanísticas y ambientales tales que se les restituya a los perjudicados el derecho a una vida y vivienda dignas y a gozar de un ambiente sano.

**2.-** Una indemnización individual de **200 s.m.m.l.v para** el subgrupo 1 y de **100 s.m.m.l.v para el subgrupo 2** que incluya la reparación del perjuicio causado a la capacidad de goce y a la vida de relación y otros, por los siguientes conceptos:

**A.** La indemnización individual por el daño irrogado al derecho constitucional a gozar de un ambiente sano.

**B.** La reparación del daño causado al derecho a la salubridad pública al haberse vulnerado a las víctimas su derecho a respirar en condiciones de limpieza del aire tan razonables como las de otras zonas urbanas del país.

**C.** La indemnización a los daños causados a la salud física y mental, y a la integridad psicosocial de cada una de las personas afectadas por la contaminación ambiental generada por el carbón.

**D.** La indemnización por el daño individual causado al derecho a la salubridad pública, al exponer a las personas afectadas, en especial a los niños las mujeres embarazadas y los ancianos a un riesgo exorbitante, permanente, continuado, excesivo, injusto e innecesario para sus vidas y su salud, representado en la exposición a cielo abierto, de aproximadamente 60 millones de toneladas carbón en el año 2012, esto, sin controles eficaces de monitoreo de la calidad del aire, (ver informe contraloría general de la nación), además de la futura exposición a cielo abierto de las ya autorizadas 200 millones de toneladas año, actividad a desarrollarse al menos durante el próximo decenio.

**E.** La indemnización por el daño individual causado al derecho a la intimidad de los afectados, injustamente vulnerado por la persistencia de ruidos de gran intensidad, por la exposición en contra de su voluntad a aire contaminado y por la invasión del polvillo de carbón en sus viviendas.

**F.** La indemnización por el daño individual causado en el derecho a la recreación y disfrute del tiempo libre, vulnerado por la restricción de playas, de área marina, y por la invasión de carbón en las playas cercanas a los puertos, situación ambiental que impide su libre ejercicio, al obligarlos a desplazarse a sitios más alejados de su residencia, con los correspondientes costos e incomodidades que esto les provoca.

**G.** La indemnización por el daño individual causado en el derecho a la igualdad, al haber sometido a los afectados a una carga excesiva e injusta que vulnera el principio de la distribución equitativa de las cargas públicas, obligándolos a soportar, a ellos y solamente a ellos, las consecuencias nocivas del mal manejo Ambiental del mineral (carbón) que genera recursos (regalías) para toda la Nación.

**3.-** Una indemnización individual en dinero equivalente a **100 s.m.m.l.v**, para las personas que conforman el **subgrupo 1** y de **50 s.m.m.l.v**, para quienes conforman el **subgrupo 2**, por el **daño emergente y lucro cesante por los siguientes conceptos:**

**A.** Los daños en el patrimonio originados en la desvalorización de los bienes inmuebles de propiedad de los miembros del grupo afectado.

**B.** La indemnización individual del daño emergente y el lucro cesante causados a los propietarios de viviendas arrendadas ubicadas en la zona de influencia directa e indirecta de los puertos y del corredor vial, que han sido abandonadas por sus inquilinos, o han tenido que rebajar el canon de arrendamiento, a causa del permanente sometimiento al impacto ambiental generado por la manipulación en el área de millones de toneladas de carbón.

**C.** La indemnización individual del daño emergente y el lucro cesante causados a los propietarios de viviendas que están agrietadas o dañadas en su estructura o mampostería por causa de la vibración que ocasiona el paso de los trenes y tractocamiones cargados de carbón.

**4.-** Una indemnización individual por el daño moral causado a todos los perjudicados, que sufren una situación degradante que genera estrés, baja en la autoestima y sufrimiento moral, por la actual situación de perturbación causada

por la manipulación de millones de toneladas de carbón dentro de su entorno ambiental, situación que antes que disminuir, se incrementara en los años venideros, indemnización equivalente a **100 s.m.m.l.v**, para las personas que conforman el **Subgrupo 1**, y de **50 s.m.m.l.v**, para las personas que conforman el **Subgrupo 2**, esta indemnización debe incluir a los menores de edad pertenecientes a cada subgrupo.

.- Igualmente solicito se ordene dar aplicación a lo establecido en el numeral 6 del artículo 65 de la ley 472 de 1998.

### **RESPONSABLES**

Teniendo en cuenta el **artículo 90** de la Constitución Nacional, y la **ley 99 de 1993**, considero como responsables de los daños causados a mis mandantes a;

#### **SECTOR PUBLICO**

**LA NACIÓN – MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE – AGENCIA NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES.**

**NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.**

**CORPAMAG con Nit. 800.099.287-4.**

#### **SECTOR PRIVADO**

**DRUMMOND LTDA CON NIT 800021308, a AMERICAN PORT COMPANY INC, CON NIT 800153687-8, a COLOMBIAN NATURAL RESOURCES I SAS CON NIT: 900333530, a PRODECO S.A CON NIT: 860041312 a PUERTO NUEVO S.A, CON NIT, 9002732532, a LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA CON NIT: 800.187.234-1 y a CARBOSAN LTDA CON NIT: 8190039625.**

### **PRUEBAS**

#### **Documentales**

**Solicito se tengan y se pidan como pruebas los siguientes documentos;**

**1.- Se solicite a la Contraloría General de la nación y se tenga como prueba el informe denominado *“Degradación Ecosistemas y Medio Ambiente Bahía de Santa Marta y Zonas de Influencia”*.**

**2.- Se solicite se tenga como prueba la Resolución Defensorial número 54 de la Defensoría del Pueblo.**

- 3.- Se solicite Se tenga como prueba la resolución 091 de noviembre 18 de 2011 emanada del ANLA.
- 4.- Se solicite Se tenga como prueba la resolución 0447 de marzo 05 de 2010 emanada del Minambiente.
- 5.- Se solicite Se tenga como prueba la resolución 0123 de febrero 6 de 2013 emanada del ANLA.
- 6.- Se solicite Se tenga como prueba la resolución 146 de marzo 14 de 2011 emanada del Ministerio de transporte.
- 7.- Se solicite Se tenga como prueba la resolución 132 de marzo 8 de 2012 emanada del Ministerio de transporte.
- 8.- Se solicite al Departamento Administrativo del Medio Ambiente de Santa Marta dadma, y se tenga como prueba, la resolución 116 de abril 2 de 2013.
- 9.- Se solicite al Minambiente y Se tenga como prueba copia del informe final del documento denominado, diseño del programa de seguimiento ambiental permanente del estado de los recursos naturales en varias áreas portuarias del país.
- 10.- Se tenga como prueba las Declaraciones que sobre los hechos acaecidos con la barcaza TS-115 en la noche del pasado 12 y la madrugada del 13 de enero de 2013 dio a la prensa la empresa DRUMMOND.
- 11.- Las que su señoría considere necesarias.

#### **ANEXOS:**

- .- Poderes para actuar.
- .- CD que contiene la acción y Documentos relacionados en los puntos 1 a 7 y 9 y 10 del acápite de Pruebas.
- .- 14 copias de la demanda para archivo y reparto.

#### **FUNDAMENTOS DE DERECHO.**

artículos **48 (parágrafo), 50 y subsiguientes** de la ley **472 de 1998**, en los artículos **1, 2, 4, 25, 29, 88, 90, 209 y 229** de la **C.N**, en los artículos **145, 152 y 164-h** de la ley **1437 de 2011**, en lo dispuesto sobre el tema en la **ley 99 de 1993**.

## **COMPETENCIA**

### **Señor Magistrado**

Según el artículo 152-16 de la ley 1437 de 2011, la presente acción es de su competencia Por encontrarse entre los demandados entidades Públicas del orden Nacional.

## **NOTIFICACIONES**

La parte demandada:

.- Nación – Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en la Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá. Correo electrónico; Procesosjudiciales@minambiente.gov.co

.- Agencia Nacional de Licencias Ambientales en la Calle 37 No. 8 – 40 Bogotá, D. C. <http://www.anla.gov.co/procesos/procesos>.

.- Ministerio de transporte en la Avenida el Dorado C.A.N. Transversal 45 No. 47-14. Correo electrónico [notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co)

.- Agencia Nacional de Infraestructura Av. El Dorado-CAN, Transversal 45 No. 47-14. Edificio Ministerio de Transporte, piso 3. Correo electrónico [buzonjudicial@ani.gov.co](mailto:buzonjudicial@ani.gov.co)

.- Corpamag en Av. Del Libertador No. 32 - 201 Barrio Tayrona / Teléfonos: (57 - 5) 4213089 | Fax: (57 - 5) 4211344 ext 117 Santa Marta, correo electrónico [correojudicial@corpamag.gov.co](mailto:correojudicial@corpamag.gov.co)

.- La Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado – en la Calle 70 No. 4 - 60 Bogotá, D.C., Colombia - PBX: (57-1) 255 89 55. Correo electrónico [buzonjudicial@defensajuridica.gov.co](mailto:buzonjudicial@defensajuridica.gov.co) - [procesos@defensajuridica.gov.co](mailto:procesos@defensajuridica.gov.co)

.- DRUMMON LTDA en la Dirección: Km.10 Vía Santa Marta - Ciénaga - Puerto Drummond y en la Cl 72 10-07 Of 1302, Bogotá D.C. Correo Electrónico: [mguzman@drummondltd.com](mailto:mguzman@drummondltd.com) ; [Acotes@drummondltd.com](mailto:Acotes@drummondltd.com).

.- AMERICAN PORT COMPANY INC CL 72 10 07 OFC 1302 Bogota D.C.

.- PRODECO S.A Cr.4 Cl. 26 P.3 C.C. Prado Plaza, Santa Marta. – correo electrónico; [comunicaciones.externas@prodeco.com.co](mailto:comunicaciones.externas@prodeco.com.co).

.- Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A en la Carrera 14 # 85 - 68 OF 605 Bogotá D.C.

.- C.N.R Calle. 77B # 59-61 Ofc. 1204 y 1109 Centro Empresarial Las Américas Barranquilla.

.- Sociedad Portuaria Rio Córdoba S.A en la vía troncal del Caribe cordobita KM 67 municipio de Ciénaga.

.- Carbosan Ltda en la Cr1 10 A-12, Santa Marta, Magdalena.

.- Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta en Cr1 10 A-12, Santa Marta, Magdalena. <http://www.spsm.com.co/>

.- La Parte demandante en la calle 4 # 5-40 de Fundación – Magdalena

**E – MAIL josepe195per@Hotmail.com**

Del señor Magistrado atentamente

---

**RAFAEL TOVAR CASTILLO**  
**C.C # 2929409 de Bogotá.**  
**TP # 5379 del C.S de la J.**